КАРТА
РОССІЙСКОЙ ИМПЕРІИ И СОПРЕДѢЛЬНЫХЪ СЪ НЕЮ ГОСУДАРСТВЪ.

Составилъ къ десятилѣтію КОМИТЕТА СИБИРСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ (1893—1903) Генералъ-Лейтенантъ Генеральнаго Штаба Э. КОВЕРСКІЙ.

ЗАМѢТКА.

Глядя на карту съ указаніемъ желѣзнодорожнаго пути отъ Атлантическаго до Тихаго океана, каждый географъ съ благодарностью вспомнитъ драгоцѣнныя Имена для русскаго сердца: въ Бозѣ почившаго Императора Александра III—„Державнаго Основателя Великаго Сибирскаго Пути“ и благополучно царствующаго Государя Императора Николая Александровича—„Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги“. Комитетъ этотъ учрежденъ Высочайшимъ повелѣніемъ Императора Александра III, отъ 10 Декабря 1892 года. 14-го же Января 1893 года послѣдовалъ Высочайшій рескриптъ о назначеніи Предсѣдателемъ Комитета въ то время, Его Императорскаго Высочества Государя Наслѣдника Цесаревича и Великаго Князя Николая Александровича.

Въ экспонатахъ Комитета на Всемірной выставкѣ 1900 года въ Парижѣ и въ изданіи къ десятилѣтію Комитета Сибирской желѣзной дороги (1893 — 1903): „Сибирская желѣзная дорога въ ея прошломъ и настоящемъ“ уже вполнѣ сказался характеръ его дѣятельности, всецѣло направленной къ поддержанію мира и осуществленію *„просвѣтительной задачи Россіи на Востокѣ“*. Въ настоящее-же время укажемъ лишь на результаты трудовъ Комитета въ періодъ времени съ 1893 по 1903 годъ включительно: по сооруженію желѣзныхъ дорогъ за Ураломъ, облегченію международныхъ сношеній Европы съ Дальнимъ Востокомъ и развитію культуры Сибири.

Сибирская магистраль, Челябинскъ-Владивостокъ, слагается изъ слѣдующихъ частей: 1) *Западно-Сибирская линія*, 1332 версты: Челябинскъ-Омскъ-Каинскъ— р. Обь, начальникъ работъ инженеръ *К. Михайловскій;* 2) *Средне-Сибирская*, 1716 верстъ: р. Обь-ст. Тайга-Маріинскъ-Красноярскъ-Канскъ-Нижнеудинскъ-Иркутскъ, нач. раб. инж. *Н. Меженинов;* 3) *Иркутскъ*-ст. *Пристань Байкалъ*, 62 версты, н. р. инж. *А. Пушечниковъ;* 4) *Кругобайкальская линія*, 244 версты: Пр. Байкалъ-Култукъ-Мысовая, н. р. инж. *Б. Савримовичъ;* 5) *Забайкальская*, 781 верста: Мысовая-Верхнеудинскъ-Петровскій заводъ-Чита-Китайскій разъѣздъ, н. р. *А. Пушечниковъ;* 6) Ст. *Китайскій разъѣздъ*-Ага-Хараноръ-ст. *Манчьжурія*, 322 версты, н. р. *А. Пушечниковъ*; 7) *Въ Манчжуріи*, 1396 верстъ: ст. Манчжурія-ст. Гродеково и 8) 91 верста въ *Уссурійскомъ краѣ:* Гродеково-Никольскъ Уссурійскій, н. р. инж. *А. Юговичъ,* наконецъ, 9) *102 версты Уссурійской линіи:* Никольскъ Уссурійскій-Владивостокъ, н. р. инж. *А. Урсати* и О. *Вяземскій*. По поводу этого конечнаго пункта указанной магистрали, длиною 6046 верстъ, невольно вспоминается въ данную минуту, что 20 Іюня 1860 года была занята бухта Золотой Рогъ, а въ городѣ Владивостокѣ на памятникѣ адміралу Г. Невельскому начертаны знаменательныя слова Императора Николая Павловича: *„Гдѣ разъ поднятъ русскій флагъ, онъ уже спускаться не долженъ“*. Одновременно съ сооруженіемъ линіи Чел.-Влад. построены: а) *Челябинскъ*-Уфалей-*Екатеринбургъ*, 231 верста; б) *ст. Омскъ-гор. Омскъ*, 3 версты; в) *Тайга*-Томскъ-пристань *Черемошники* на Оби, 89 верстъ, н. р. а), б) и в) инж. *К. Михайловскій;* г) *Китайскій-разъѣздъ*-Нерчинскъ-*Срѣтенскъ*, 254 версты, н. р. инж. *А. Пушечниковъ*; д) *Никольскъ Уссурійскій*-Уссури-Муравьевъ Амурскій-Вяземская-г. *Хабаровскъ*, 619 верстъ, н. р. инж. *О. Вяземскій*; е) 910 верстъ въ *Манчжуріи:* къ югу отъ ст. Сунгари (Харбинъ), минуя города: Чанъ Чунъ-Мукденъ-Ляо Янъ Чжоу-Нанголинъ (Нань-гуань-линъ)-*Портъ-Артуръ*; 44 версты къ сѣверу отъ ст. *Нанголинъ*—вѣтка въ 16 верстъ до г. *Дальняго*, въ портѣ Дальній (Таліенванъ), н. р. инж. *А. Юговичъ* и ж) *линія Пермь-Вятка-Котласъ*, длиною 811 верстъ, служащая продолженіемъ желѣзной дороги отъ Челябинска на Екатеринбургъ до Перми, н. р. инж. *М. И. Быховецъ*. Длина поименованныхъ линій отъ а) до ж) включительно 2933 версты.

Съ постройкой вѣтви: Сунгари-Нанголинъ-Дальній, получается другой выходъ къ Тихому океану: Челябинскъ-Сунгари-Дальній, длиною 6215 в., лишь на 169 в. длиннѣе магистрали, Челябинскъ-Сунгари-Владивостокъ или Челябинскъ-Сунгари-Портъ-Артуръ, гдѣ 16 Марта 1898 г. Его Императорское Высочество Великій Князь Кириллъ Владиміровичъ поднялъ русскій флагъ на фортѣ Золотой горы. За исключеніемъ строющейся еще вышеупомянутой Кругобайкальской линіи длиною лишь 244 версты, всего сооружено 8735 верстъ.

Въ особо изданной „Замѣткѣ“ къ вышеозначенной картѣ указано на нѣкоторыя детали этихъ грандіозныхъ сооруженій и на исключительно тяжелыя условія, при которыхъ работали наши инженеры путей сообщенія. Въ этомъ же мѣстѣ скажемъ только: 1) что лишь вдоль линій: Челябинскъ-Сунгари-Портъ Артуръ, Челябинскъ-Сунгари-Никольскъ Уссурійскій—Владивостокъ и Никольскъ-Уссурійскій—Хабаровскъ, длина построенныхъ мостовъ 57 верстъ 88 саженъ, а длина построенныхъ тоннелей 13 верстъ 10,5 саженъ; 2) что въ первые пять лѣтъ сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Сибири, изъ 85 инженеровъ путей сообщенія и состоявшихъ при нихъ техниковъ, 47% выбыло изъ строя: 5 умерли, 12 хронически заболѣли, 9 лишились разсудка, 3 были убиты и 1 пропалъ безъ вѣсти. Въ послѣдующее время дѣятельности Комитета Сибирской желѣзной дороги, въ Сибири замѣтно стало легче жить и работать; районъ дороги оживился: выросли поселки, расширились города, возникли и новые центры жизни; такъ, между прочимъ, на правомъ берегу р. Оби, къ сѣверо-западу отъ ст. Обь, былъ рыбацкій поселокъ въ два—три двора; черезъ два года послѣ проведенія желѣзной дороги въ этомъ мѣстѣ поселокъ переименованъ въ г. Ново-Николаевскъ, имѣвшій въ 1899 году болѣе 20.000 жителей. Въ Манчжуріи, на судоходной рѣкѣ Сунгари, берущей начало въ плодородномъ и населенномъ южномъ Китаѣ, въ узлѣ построенныхъ нами желѣзныхъ дорогъ на три стороны свѣта, рядомъ со стариннымъ городкомъ „Харбинъ“, возникъ новый русскій городъ съ художественными зданіями, банками, паркомъ, телеграфомъ, телефонами, электрическимъ освѣщеніемъ и богатою будущностью. Г. Дальній также напоминаетъ вполнѣ благоустроенный европейскій городъ, хотя постройка его едва начата; 3) что *городъ Дальній* расположенъ вдоль юго-западной части обширнаго Таліенванскаго залива, возлѣ бухты, носящей на англійскихъ картахъ названіе Vicroria bay. Берега этой бухты слегка покаты къ морю, мѣстами перерѣзаны оврагами и настолько обширны, что на нихъ можетъ размѣститься торговый городъ съ населеніемъ до 500,000 жителей. Дно бухты вполнѣ благопріятно для устройства волноломовъ, набережныхъ, доковъ и другихъ гидротехническихъ сооруженій. До 100 кв. верстъ, прилегающихъ къ бухтѣ Victoria bay, пріобрѣтены отъ мѣстнаго китайскаго населенія для устройства г. Дальняго. Въ 8 верстахъ отъ города протекаетъ рѣка Меланхе съ бассейномъ до 100 кв. верстъ, которая можетъ доставить достаточно воды для нуждъ большаго промышленнаго города и порта. Таліенванскій заливъ представляетъ для порта Дальняго обширный внѣшній рейдъ, на которомъ могутъ свободно размѣститься торговые пароходы всего міра. Портъ проектируется на грузооборотъ въ 60.000.000 пудовъ въ годъ, но по мѣрѣ надобности могутъ быть возводимы новыя набережныя, что дастъ возможность увеличить грузооборотъ въ три раза противъ указанной нормы. Въ циркулярной телеграммѣ нашего Министра Иностранныхъ Дѣлъ къ представителямъ Россіи за границею, 15 Марта 1896 года, предложено сообщить правительствамъ, при которыхъ они акредитованы, что Китайское правительство уступило Россіи „Таліенванъ и Портъ-Артуръ съ прилегающей къ нимъ территоріей, и что *портъ Таліенванъ (Дальній) будетъ открытъ для иностранной торговли, и суда всѣхъ дружественныхъ націй встрѣтятъ тамъ самое широкое гостепріимство*“. Главный инженеръ по постройкѣ порта и города Дальняго *В. Сахаровъ*, и 4) что на Уссурійской линіи,—къ сѣверу отъ г. Владивостока, въ Апрѣлѣ мѣсяцѣ 1891 года были закончены работы лишь на протяженіи 3-хъ верстъ, а 19 Мая сего-же года Его Императорское Величество Государь Императоръ, бывшій еще Наслѣдникомъ Престола, изволилъ Собственноручно отвезти тачку земли на полотно дороги, затѣмъ сѣсть въ поѣздъ и прослѣдовать до мѣста, избраннаго для пассажирскаго зданія ст. Владивостокъ, гдѣ заложилъ первый камень въ цоколь юго-западнаго угла зданія. Въ 1891 году еще не былъ выработанъ общій планъ сооруженія великаго сибирскаго рельсоваго пути и упомянутыя 3 версты проложены временно. Лишь послѣ вышеуказаннаго Высочайшаго рескрипта 1893 года работа началась и производилась безостановочно по всѣмъ построеннымъ линіямъ въ Сибири.

Работы чиновъ Корпуса Военныхъ Топографовъ. Военное Министерство приняло дѣятельное участіе въ исполненіи трудной задачи инженеровъ путей сообщенія выбрать самое короткое и дешевое направленіе для изысканій, предшествующихъ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ. Всякое уклоненіе отъ такого направленія невыгодно отзывается на стоимости постройки и эксплоатаціи дороги. Задача эта особенно усложняется, когда мѣстность, по которой проектируется желѣзная дорога, предварительно не была снята инструментально. Въ такомъ положеніи находились инженеры, когда приступали къ изысканіямъ направленія Кругобайкальскаго, Забайкальскаго и Амурскаго участковъ Сибирской магистрали, а потому лить общими усиліями ихъ и военныхъ топографовъ установлено надлежащее направленіе желѣзныхъ дорогъ, построенныхъ въ Сибири. Съ 1893 по 1902 г. снято 95.857,5 кв. верстъ. Съемки эти базируются на астрономическихъ пунктахъ и абсолютныхъ высотахъ, опредѣленныхъ нашими геодезистами.

Результаты работъ другихъ Министерствъ изложены въ особой замѣткѣ съ картою Европы, сѣверо-восточной части Африки и Азіи.

Значеніе Сибирской магистрали, какъ послѣдняго звена желѣзнодорожной сѣти, проложенной къ концу 1902 года отъ Атлантическаго до Тихаго океана. До сооруженія этой магистрали пассажирское движеніе между Западной Европой и Дальнимъ Востокомъ производилось по тремъ направленіямъ: 1) Въ 1519 году извѣстный португальскій мореплаватель Фердинандъ Магелланъ сдѣлалъ первое кругосвѣтное плаваніе вокругъ мыса Доброй Надежды, продолжавшееся 3 года. Въ послѣдствіи, время кругосвѣтнаго путешествія этимъ путемъ сократилось до 120 дней; 2) съ прорытіемъ Суэцкаго канала знаменитымъ членомъ французской академіи наукъ, виконтомъ Фердинандомъ Лессепсомъ, путь этотъ почти забытъ нами; 3) съ 1880 года путь черезъ Суэцкій каналъ уступаетъ мѣсто направленію черезъ Америку: водою въ Нью-Іоркъ, по желѣзной дорогѣ въ С.-Франциско или Ванкуверъ и далѣе снова водою къ портамъ Тихаго океана. Нынѣ, отъ океана до океана, не окончены постройкою лишь 244 версты Кругобайкальской линіи; а разстояніе крайнихъ желѣзнодорожныхъ станцій ея—пристань Байкалъ и Мысовая, по прямому направленію, всего 62 версты. Для безостановочнаго сообщенія въ этомъ мѣстѣ, лѣтомъ поѣзда перевозятся съ одного на другой берегъ оз. Байкала, въ теченіи 4-хъ—6-ти часовъ времени при помощи пароваго парома, а зимою—пассажировъ, багажъ и грузы перевозятъ на почтовыхъ лошадяхъ по льду. На проѣздъ упомянутыхъ 244 в. по желѣзной дорогѣ потребуется не болѣе 15 часовъ. Время нахожденія поѣзда въ пути по линіи: ст. Манчжурія—Сунгари (Харбинъ)—Дальній, длиною 1.758 верстъ, установленное осенью 1902 года, 69 часовъ 40 минутъ. На основаніи заключенія Тарифнаго комитета Министерства Финансовъ, открыто уже прямое пассажирское сообщеніе между пограничными станціями нашей сѣти: Вержболово, Александровъ, Сосновицы и Граница, и станціею Манчжурія Китайско-Восточной дороги; а спеціально ускоренные сибирскіе поѣзда, Москва—Иркутскъ, и экспрессы международнаго общества спальныхъ вагоновъ слѣдуютъ и далѣе, до портовъ Владивостока и Портъ-Артура. Наконецъ, прекрасно издаются, ежегодно, лѣтнее и зимнее движеніе: Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs Postamts“ и „Оффиціальный Указатель желѣзнодорожныхъ и другихъ пассажирскихъ сообщеній“ Министерства Путей Сообщенія. Такимъ образомъ, имѣются всѣ необходимыя данныя для указанія, съ точностью до нѣсколькихъ часовъ, на время проѣзда по желѣзной дорогѣ черезъ Россію отъ Атлантическаго до Тихаго океана. Сдѣлаемъ такой расчетъ лишь для нѣсколькихъ пунктовъ и черезъ наши таможни: Вержболово, Александровъ, Граница и Волочискъ, а именно:

Вержболово-Ковно-Вилейка-Минскъ-Смоленскъ-Москва, 37 ч. 40 м.; Москва-Тула-Ряжскъ-Батраки-Самара-Уфа-Златоустъ-Челябинскъ-Омскъ - Тайга - Тинская - Иркутскъ — 185 ч. 50 м. Иркутскъ-Пр. Байкалъ-Мысовая-Манчжурія-Харбинъ-П.-Артуръ 156 часовъ. Москва—Портъ Артуръ, 14 сутокъ 6 часовъ.

Копенгагенъ—Дальній, 16 сутокъ 22 часа, 296 руб. 89 коп.: а) Гедзеръ-Варнемюнде Ростокъ-Берлинъ-Александровъ-Дальній. б) Копенгагенъ-Берлинъ, 34 марки 40 пфениговъ—15 руб. 93 коп.; Берлинъ-Александровъ, 36 м. 20 пф. —16 р. 76 к.; Александровъ-Иркутскъ, 93 р.; переправа черезъ Байкалъ, 2 р. 30 к.; Иркутскъ - ст. Манчжурія, 23 р. и Манчжурія-Сунгари (Харбинъ)-Дальній, 72 р. Приплата за скорость: Александровъ-Москва, 9 р. 10 к.; Москва-Иркутскъ, 28 р. 80 к. и Манчжурія-Дальній, 36 р.

Лондонъ—Шанхай, via America, 30.5 сутокъ: Нью-Іоркъ, 6 с.—С. Франциско, 4 с. — Іокагама, 16 с. и Шанхай, 4½ с. *Лондонъ-Шанхай, черезъ Россію, 19 с. 15 ч.:* Лондонъ-Дальній, 17 с. 20 ч. и Дальній-Шанхай 43 ч.


Лондонъ-Шанхай, via America, билетъ I-го класса, въ зависимости отъ каюты на пароходахъ, съ продовольствіемъ, стоитъ отъ 637 р. до 707 р.; а черезъ Суэцкій каналъ, отъ 742 до 780 р. По желѣзнодорожному пути черезъ Россію, въ скорыхъ поѣздахъ, отъ Лондона до Дальняго 387 р. 07 к. и Дальній-Шанхай на пароходахъ, съ продовольствіемъ, 30 р. Всего *Лондонъ-Шанхай* 417 р. 07 к. и т. д.

Такая экономія времени, удобство и дешевизна сообщенія заставятъ каждаго, особенно торговый людъ, а они-то и будутъ главнымъ контингентомъ пассажировъ черезъ Россію, предпочесть новый желѣзнодорожный путь отъ Атлантическаго до Тихаго океана.

Настоящее изданіе поступаетъ въ продажу вскорѣ послѣ рокового 27 Января 1904 года, когда нашему Любвеобильному Монарху суждено было повелѣть: *„вооруженною силою отвѣтить на вызовъ Японіи“*, а наша *„доблестная армія защищаетъ честь и достоинство Россіи и ея Державныя права на Дальнемъ Востокѣ“*. Поэтому въ данную минуту, съ глубокой болью въ сердцѣ скажемъ, что лишь въ будущемъ увѣнчаются труды Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской желѣзной дороги и на материкѣ Стараго Свѣта будетъ царить великій транзитный путь черезъ всю Россійскую Имперію.

КАРТОГРАФИЧЕСКОЕ ЗАВЕДЕНІЕ А. ИЛЬИНА ВЪ С. ПЕТЕРБУРГѢ.

Условные Знаки


3436
КО 8/III-18
S.N 8066728